

	該当箇所	意見等	対応
1	第1章(3)観光	◆伊勢神宮のパーク&バスライド GWはやっていないのか。 ・・10月、11月にも実施されます。→・・実施しました。	P6 別途伊勢市の修正意見と合わせて修正します。
2	第1章(5)自動車保有・運転免許	■自動車保有台数の推移 資料:三重県統計書(各年版)とあるが、元々のデータは国が出しているため、〇〇統計(平成〇年、国土交通省)とすべきではないか。	P15 確認の上調整します。
3	第1章(4)災害	(原案) 津波による浸水が予想されるJR東海や近鉄では、東海・東南海・南海地震発生時の対応策として、緊急避難誘導標の設置や、避難はしごの搭載などを進めています。  (修正案) 津波による浸水被害が予想されるJR東海や近鉄では、東海・東南海・南海地震発生時の対応策として、緊急避難誘導標の設置や、避難はしごの搭載などを進めています。 引き続き、避難所等の設置者である市町との協議を通じて、乗客の安全な避難誘導対策を検討していく必要があります。  (意見) 「東海、東南海、南海の3地震」、「東海・東南海・南海地震」などの言葉づかいについては、現在、「南海トラフ地震」や「南海トラフを震源域とする大規模地震」などの呼称が、東日本大震災以降、一般化していることから、修正してはいかがでしょうか。 (P38では、南海トラフ地震という言葉づかいとなっています。)	P7 修正案および提案を参考に修正します。

4	第1章(1)道路網の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2行目 総延長239km ⇒ 245kmに修正</li> <li>・2行目 4車線以上の道路延長 197km ⇒ 169kmに修正</li> <li>・2行目 …となっています。⇒ …となります。に修正</li> <li>・5行目 …平成25年度中には… ⇒ …平成26年3月には… に修正</li> <li>・表(県内の高速道路の延長の推移) 総延長及び4車線以上区間延長の修正 出典を記載(数値がずれているので、どこの数値を拾っているのか)</li> <li>・表(現在整備中の自動車専用道路と開通予定) 3行目 紀勢自動車道の開通(予定) 平成25年度予定 ⇒ 平成26年3月30日予定 に修正</li> <li>4行目 伊勢湾岸自動車道 ⇒ 新名神高速道路 に修正</li> </ul>	P18 修正案のとおり修正します。 表データの出典を確認します。
5	第1章(1)道路網の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>1行目 平成23年 ⇒ 平成24年 に修正(更新)</li> <li>・1行目 全国平均 60.2% ⇒ 60.3% に修正(道路統計年報2013) (全国平均は道路統計年報のみに記載)</li> <li>・1行目 県内の改良率51.8% ⇒ 51.9% に修正(道路統計年報2013)</li> <li>・2行目 …道路網の改良は遅れているため、平成24年の… ⇒…道路網の改良は遅れています。平成24年の… に修正</li> <li>・本文中の数字についても出典を明記</li> <li>・表(県内の道路延長と改良済み道路延長の推移) 道路改良率の話をするのであれば、道路総延長ではなく、道路実延長をグラフにしてはどうでしょうか。(道路総延長ではあまり意味のない数字になってしまいます。) また、出典について、全国平均が道路統計年報にしか記載されていないので、表も道路統計年報の数値に統一してはどうでしょうか。</li> </ul>	P19 修正案および提案のとおり修正します。
6	第2章(2)広域交通面での課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>ミッシングリンクの解消</li> <li>・1行目 三重県の道路整備は道半ばにあり、⇒ 削除</li> <li>・2行目 一方で、… ⇒ 未だ未事業化区間が存在するなど、三重県の道路整備は道半ばにあり、地域の安全・安心を支えるため、ミッシングリンクの解消が求められています。また、… に修正</li> </ul>	P36 修正案のとおり修正します。

7	第2章(4)安全・安心な交通確保のための課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路の整備(タイトル)⇒ 命を支える道路の整備 に修正</li> <li>・緊急輸送道路の整備(本文) <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 広域に被害を及ぼす台風や集中豪雨、さらに南海トラフ巨大地震による津波被害など、自然災害の脅威は、今後一層深刻化することが予測されており、これらの災害から地域の安全・安心を支える道路の整備、ミッシングリンクの解消が求められています。</li> </ul> </li> </ul>	P38 修正案のとおり修正します。
8	第4章4-3「安全で災害に強い交通」を実現するための基本方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路の整備(タイトル)⇒ 命を支える道路の整備 に修正</li> <li>・緊急輸送道路の整備(本文) <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 大規模地震等において、地域の孤立を防ぎ、円滑な救助、救援および復興活動ができるように高規格幹線道路、直轄国道および県管理道路と一体となった道路網の整備、緊急輸送道路ネットワークの形成を進めるとともに、ミッシングリンクとなっている未事業化区間の早期事業化を図ります。</li> </ul> </li> </ul>	P44 修正案のとおり修正します。
9	第4章4-1「県民の日常生活を支える交通」を実現するための基本方針(2)既存道路の改良維持	<p>広域交通を補完する幹線道路や生活交通を支える補助幹線道路の役割を担う道路網の改築整備や維持管理が適切に～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・維持管理が適切に → 維持管理を適切に <ul style="list-style-type: none"> <li>・「維持管理」は、幹線道路と補助幹線道路にかかるものなのか。</li> <li>・幹線道路と補助幹線道路以外の道路については維持管理が必要ないと捉えられないか。</li> <li>・実際の道路維持管理は、「幹線」「補助幹線」の区分では実施していない。</li> </ul> </li> </ul>	P41 修正案のとおり修正します。また、本ビジョンでは「幹線道路と補助幹線道路」を既存道路の対象として表現しています。
10	第4章4-3(3)交通基盤の計画的な維持管理や施設の耐震性の向上	基本方針の「安全で災害に強い交通」と「道路舗装等の計画的な維持管理」の関連性がわかりにくい。	P44 ここでは、舗装の計画的な修繕による事故等(わだちぼれによる二輪車の転倒、自転車や歩行者の転倒といった事故の防止の観点から、利用者の安全性と関連づけています。

11	第1章(4)中京都市圏パーソントリップ調査に見る三重県の交通行動の推移	<p>①「人口、トリップ数とも増加しており、特に高齢者の1人あたりトリップ数が増加しています。」とあり、増加傾向が強調されていますが、中京圏全体では総トリップが減少に転じ、三重県においても人口・トリップ共にピークを迎え、今後減少することが想定されます。これまでは増加していたが、ピークを迎えたような書きの方が良いかと考えます。</p> <p>中京PTでは今年度に将来推計を行っており、次年度に公表を予定しています。これらのデータも活用いただければ良いかと思えます。</p> <p>② 第1回調査圏域の注記があるが、範囲が明確でないため、「(桑名市、四日市市、いなべ市の一部、木曾岬町、東員町、菰野町、朝日町、川越町)」を追記してはどうか。</p> <p>③「1人あたりトリップ数」は専門用語であり、分かりにくい。</p>	<p>P11 ①意見のとおり修正します。 ②意見のとおり修正します。 ③意見のとおり追記します。</p>
12	P11 図「1人あたりトリップ数の推移」	○ 数値を入れた方が良い。	<p>P11 修正案のとおり修正します。</p>
13	P11 図「代表交通手段別トリップ数と内訳の推移」	<p>①バスの値が抜けている。</p> <p>②注記がPT報告書の二輪車を自転車とバイクに分けた表記についてつけられていたものであり、本資料には必要ないのでは。</p>	<p>P11 ①意見のとおり修正します。 ②「H23年調査では、オートバイと自転車は概ね1:6の比率」の記述は参考として残します。</p>
14	P12	○「中京都市圏パーソントリップ調査の対象地域を含んだ県全体で見ても、」⇒「旅客地域流動調査によると、三重県全体の」としてはどうか。	<p>P11～P13の記述は、中京都市圏パーソントリップ調査に見る三重県の交通行動の推移として特化しているので、前後に係る記述で対象範囲を中京都市圏と三重県全体を混同しないように表現しています。</p>
15	P12 図「年齢階層別交通目的内訳と代表交通手段内訳」	<p>①注記として「帰宅目的の移動を除いている」旨を記載してはどうか。</p> <p>②バスの値が抜けている。</p>	<p>P12 ①意見のとおり修正します。 ②意見のとおり修正します。</p>
16	第2章(2)広域交通面での課題◆地域間交通ネットワークの機能向上	○「分散型の都市構造」とあるが、文脈から「主要都市が(県内に広く)分散しており」としてはどうか。分散型都市構造と書くと、都市内に複数拠点が分散しているように読めます。	<p>P36 意見のとおり修正します。</p>

17	(全体)	<p>①長期的視点で見ると交通計画と都市計画は補完し合う関係にあります。公共交通による市街地の活性化は都市の集約化に資すると共に、公共交通網に配慮したまちづくりを行うことで、公共交通の効果増大が期待できます。ビジョンにあたっては、まちづくりの視点についても留意頂きますよう、お願いします。</p> <p>②グラフなどの図について、近い色が隣接しており、非常に見づらいものが散見されます。色使いあるいは見やすい濃淡の使用など改善をお願いします。</p>	<p>①意見を参考に検討していきます。</p> <p>②意見を参考に修正していきます。</p>																
18	第1章(6)交通施設のバリアフリー化	1行目 29駅→27駅	P32 意見のとおり修正します。																
19	P32	2行目 対応状況を見てみると、段差の解消、……のいずれの項目においても中部運輸局管内… →対応状況を見てみると、中部運輸局管内…	P32 意見のとおり修正します。																
20	P32	4行目 駅のバリアフリーへの対応 →駅のバリアフリー化への対応	P32 意見のとおり修正します。																
21	P32「鉄道駅」表中	<p style="text-align: center;">(略) (平成25年3月31日現在)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>対象駅数</th> <th>段差の解消</th> <th>視覚障害者誘導用ブロック</th> <th>障害者用トイレ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>三重県</td> <td style="text-align: center;">27</td> <td style="text-align: center;">20(74.1%)</td> <td colspan="2" rowspan="3" style="text-align: center;">(削除)</td> </tr> <tr> <td>中部運輸局管内</td> <td style="text-align: center;">403</td> <td style="text-align: center;">315(78.2%)</td> </tr> <tr> <td>全国</td> <td style="text-align: center;">3,457</td> <td style="text-align: center;">2,829(81.8%)</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">資料:平成24年度末 (略) (平成25年、国土交通省)</p>		対象駅数	段差の解消	視覚障害者誘導用ブロック	障害者用トイレ	三重県	27	20(74.1%)	(削除)		中部運輸局管内	403	315(78.2%)	全国	3,457	2,829(81.8%)	P32 意見のとおり修正します。
	対象駅数	段差の解消	視覚障害者誘導用ブロック	障害者用トイレ															
三重県	27	20(74.1%)	(削除)																
中部運輸局管内	403	315(78.2%)																	
全国	3,457	2,829(81.8%)																	

22	P32低床バスの導入状況					P32 意見のとおり修正します。
23	第2章 2-2	タイトル	使いやすい交通の実現	→	円滑に移動可能な交通の実現	P35 意見のとおり修正します。
		1行目	人や物の円滑な移動を通じて	→	人や物の自由な移動を通じて	
		1行目	そのため、高齢者、身体障害者などにとっても	→	そのため、高齢者や障がい者を始め、妊産婦、乳幼児を同伴する人などにとっても	
		2行目	さまざまな人々にとってわかりやすく、すべての人にとって使いやすい交通の実現が必要不可欠です。	→	すべての人にとってわかりやすく、円滑に移動できる交通の実現が必要不可欠です。	
24	第3章三重県の交通のめざす姿と基本理念 めざす姿2	7行目	円滑な移動(バリアフリー)が確保されています。	→	バリアフリー化による円滑な移動が確保されています。	P40 意見のとおり修正します。

25	第4章基本方針(案) (5)公共交通におけるバリアフリー化やユニバーサルデザイン化の推進					P41 意見のとおり修正します。
26	第2章三重県の交通課題	<p>三重県北部の四日市市、桑名市(旧多度町を除く)、鈴鹿市、木曾岬町、朝日町、川越町は、自動車の交通が集中することなどにより、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準の達成が困難であるとして、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」(自動車NO<sub>x</sub>・PM法という。)に基づき対策地域に指定され、県は平成32年度までに対策地域内の全域で二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気環境基準を確保するため、平成25年3月に「三重県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」を策定しました。</p> <p>よって、県北部の道路沿道の環境改善を課題としてとらえ、改善に向けた取組(渋滞緩和策、低公害車への転換策、エコドライブの実施等)が必要である旨の記述を加えられたい。</p> <p>(記述参考例) なお、三重県北部の6市町(四日市市、桑名市(旧多度町を除く)、鈴鹿市、木曾岬町、朝日町、川越町)は、自動車NO<sub>x</sub>・PM法の対策地域に指定されていることから、引き続き、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気環境基準を確保するため、自動車から排出される二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を削減していく必要があります。</p>				P35 意見のとおり修正します。

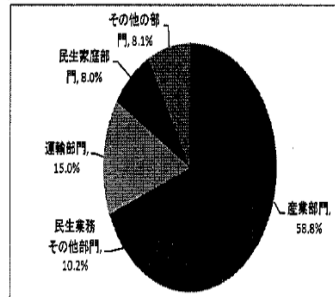
(8) 環境

三重県内で排出される温室効果ガスの約 15%は運輸部門から排出されています。運輸部門が占める割合は全国平均と比べて低くなっていますが、これは本県が製造業が盛んな地域であるため、全国平均と比べて産業部門からの排出が占める割合が高くなっているためです。

三重県内の旅客交通の9割近くは自家用乗用車が占めており、温室効果ガスの大きな排出源となっています。

三重県では、「三重県地球温暖化対策実行計画」に基づき、温室効果ガスの排出量の削減に取り組んでおり、自動車からの排出についても、低燃費車や電気自動車などへの移行促進や、自転車や公共交通への転換などを通して減少させていく必要があります。

(二酸化炭素)  
■ 温室効果ガスの排出部門別排出量割合(平成20年)



資料:三重県地球温暖化対策実行計画(平成20年)

24年3月

24年3月

27 第1章(8)環境

P17  
意見のとおり修正します。